Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 12.

(Nr. 6285.) Verordnung, betreffend die Gerichtsbarkeit über die Preußischen Truppen in den Herzogthümern Holstein und Schleswig. Vom 15. März 1866.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen &c.

verordnen, auf Grund des §. 13. des Gesetzes vom 8. Juni 1860. (Gesetz-Samml. S. 243.), was folgt:

§. 1.

Die durch die Order vom 19. Juli 1834. (Gesetz-Samml. S. 132.) und den Artikel VIII Absatz 1. des Gesetzes vom 26. April 1851. (Gesetz-Samml. S. 184.) wegen der Gerichtsbarkeit über die Preußischen Garnisonen der Bundesfestungen Mainz und Luxemburg getroffenen Bestimmungen werden hierdurch auch auf die in den Herzogthümern Holstein und Schleswig stehenden Preußischen Truppen der Land- und Seemacht für anwendbar erklärt.

§. 2.

Die Gerichtsbarkeit über die zu diesen Truppen gehörigen Militair-Personen und Beamten, sowie über deren Angehörige in dem Umfange des Artikels VIII. Absatz 1. des Gesetzes vom 26. April 1851. soll dem Kreisgerichte zu Perleberg zustehen.

Die in der gedachten Vorschrift den Garnison-Auditeuren zu Mainz und Luxemburg beigelegte Zuständigkeit steht in gleicher Art in der Eigenschaft als Kommissarien des Kreisgerichts zu Perleberg zu:

1) für die Stadt und Festung Rendsburg dem dortigen Garnison-Auditeur;

2) für die Stadt Kiel nebst Friedrichsort und die Stadt Eckernförde dem Auditeur der Marinestation zu Kiel;

3) für die übrigen Gebiete den bei den Landtruppen angestellten Divisions-Auditeuren und zwar einem jeden für den Bezirk, welcher ihm durch ge-

Ausgegeben zu Berlin den 14. April 1866.

gemeinschaftliche Anordnung des Kriegs- und Marineministers, sowie des Justizministers angewiesen ist.

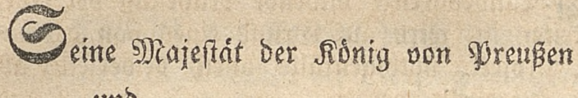
Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 15. März 1866.

(L. S.) **Wilhelm.**

v. Roon. Gr. zur Lippe.

(Nr. 6286.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Bayern wegen der sogenannten Alsenzbahn. Vom 28. Oktober 1865.



Seine Majestät der König von Preußen

und

Seine Majestät der König von Bayern,

von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zum Zwecke einer hierüber zu treffenden Vereinbarung Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Carl Wilhelm Everhard von Wolf, und

Allerhöchstihren Wirklichen Legationsrath Paul Ludwig Wilhelm Jordan;

Seine Majestät der König von Bayern:

Allerhöchstihren Ministerialrath Wilhelm von Weber, und

Allerhöchstihren Regierungs-Finanzdirektor Franz Meyer,

welche, nach vollzogener Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, folgenden Staatsvertrag abgeschlossen haben.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Königlich Bayerische Regierung verpflichten

pflichten sich, den Bau einer Eisenbahn von einem Punkte der Pfälzischen Ludwigsbahn durch das Alsenzthal zum Anschlusse an die Rhein-Nahebahn bei Münster am Stein zu gestatten und zu fördern.

Artikel 2.

Die Königlich Bayerische Regierung beabsichtigt, für den Bau dieser Eisenbahn innerhalb des Königlich Bayerischen Gebietes, für deren Anlagekapital bereits eine Zinsgarantie bewilligt worden ist, eine neue Aktiengesellschaft zu konzessioniren.

Die Königlich Preußische Regierung wird dieser Bayerischen Aktiengesellschaft auf ihr Ansuchen die Konzession zum Bau und Betrieb der in das Preußische Gebiet fallenden Bahnstrecke unter den üblichen Bedingungen ertheilen.

Artikel 3.

Jeder von beiden Regierungen steht innerhalb ihres Gebietes die Genehmigung und Feststellung der Bauprojekte der Eisenbahn zu.

Der Punkt, wo der die Landesgrenze bildende Nahefluß bei Ebernburg durch eine Brücke zu überschreiten ist, wird auf Grund eines von der bauenden Gesellschaft auszuarbeitenden Projekts nöthigenfalls durch beiderseits abzuordnende technische Kommissarien festgestellt werden.

Artikel 4.

Die Aktiengesellschaft soll verpflichtet sein, auf Verlangen der beiden Regierungen der Eisenbahnbrücke über die Nahe bei Ebernburg eine solche Einrichtung zu geben, daß dieselbe zugleich zur Vermittelung des gewöhnlichen Straßen- und Personenverkehrs dient.

Artikel 5.

Die Spurweite der Bahn soll überall gleichmäßig vier Fuß acht und einen halben Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen. Auch sollen die Betriebsmittel und übrigen Einrichtungen der Bahn nach gleichmäßigen Grundsätzen hergestellt werden, so daß die Fahrzeuge von und nach den anschließenden Bahnen ungehindert übergehen können.

Artikel 6.

Umfang und Beschaffenheit der im Bahnhofe zu Münster am Stein für den Dienst der Bayerischen Bahnverwaltung auszuführenden Bauten und Vorrichtungen bleibt zunächst einer Verständigung zwischen den beiden betheiligten Eisenbahnverwaltungen vorbehalten, welche der Genehmigung der vertragsschließenden Regierungen unterliegt.

Artikel 7.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der im Preußischen Gebiete belegenen Bahnstrecke der Königlich Preußischen Regierung ausschließlich vorbehalten.

Das Personal der Bayerischen Betriebsverwaltung ist während seines Aufenthaltes auf Königlich Preußischem Gebiete den Preußischen Gesetzen und Anordnungen unterworfen. Diejenigen Personen dieses Betriebsdienstes, welche dauernd auf Königlich Preußischem Gebiete stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihrer Unterthansverhältnisse und sind, wenn sie nicht Preußische Angehörige sind, während ihres dienstlichen Aufenthalts nur denjenigen Steuern und Personallasten unterworfen, welche nach den Preußischen Gesetzen unter gleichen Verhältnissen für alle Fremden ohne Ausnahme zur Anwendung kommen.

Artikel 8.

Die Bayerische Aktiengesellschaft soll gehalten sein, in Münster am Stein Domizil zu nehmen, auch auf Verlangen der Königlich Preußischen Regierung nach eigener Wahl entweder in Münster am Stein oder in Creuznach einen Vertreter zu bestellen, an welchen Verfügungen der Aufsichtsbehörden mit verbindlicher Kraft erlassen und insinuirt werden können.

Artikel 9.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden in Gemäßheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätze durch die Beamten der Eisenbahnverwaltung gehandhabt werden.

Artikel 10.

Die Königlich Preußische Regierung wird den Betrieb der Bayerischen Bahnverwaltung auf Königlich Preußischem Gebiete mit keinen anderen und höheren Abgaben belegen, als solchen, welche den Eisenbahnbetrieb ausländischer Aktiengesellschaften in Preußen allgemein treffen.

Sollte in der Folge eine vom Reinertrage zu berechnende Eisenbahnabgabe in Anwendung kommen, so wird als Reinertrag der Preußischen Strecke diejenige Quote des Reinertrages von dem gesammten Unternehmen der Gesellschaft angenommen werden, welche sich aus dem Verhältnisse der Streckenlänge ergiebt.

Artikel 11.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt das Recht vorbehalten, die auf Königlich Preußischem Gebiete gelegene Bahnstrecke sammt Zubehör nach Verlauf von fünf und zwanzig Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, oder auch später in Folge einer mindestens Ein Jahr vorher zu machenden Aufkündigung gegen Erstattung der Anlagekosten in Eigenthum zu nehmen.

Es

Es soll jedoch hierdurch eine Unterbrechung des regelmäßigen Betriebsdienstes in keinem Falle eintreten und wegen der Fortsetzung eines einheitlichen Betriebes auf den beiderseitigen Strecken zum geeigneten Zeitpunkte eine Verständigung zwischen beiden Regierungen eingeleitet werden.

Artikel 12.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, ist man darüber einverstanden, daß die von einer der beiden Regierungen veranlaßte Prüfung genüge, und eine Genehmigung Seitens der anderen Regierung nicht erforderlich sei.

Artikel 13.

Die Genehmigung der Fahrpläne und Tarife soll zwar der Königlich Bayerischen Regierung allein vorbehalten bleiben, jedoch wird hierbei darauf Rücksicht genommen werden, daß täglich mindestens zwei für den Personenverkehr bestimmte Züge in jeder Richtung mit den Zügen der Rhein-Nahebahn im Anschlusse stehen.

Artikel 14.

Ueber die Benutzung der Bahn zu postalischen Zwecken werden die beiderseitigen Postverwaltungen eine besondere Verständigung treffen.

Die Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltung hinsichtlich des Postdienstes auf und zwischen den beiden Grenzstationen sollen, falls der Postbetrieb auf Grund der gedachten Verständigung von der Königlich Bayerischen Postverwaltung ausgeübt wird, dieselben sein, welche für die Bayerische Strecke zur Anwendung kommen, und falls der Betrieb von der Königlich Preußischen Postverwaltung ausgeübt wird, nach den Bestimmungen des §. 36. des Preußischen Gesetzes vom 3. November 1838. über die Eisenbahn-Unternehmungen geregelt werden.

Artikel 15.

Längs der Eisenbahn soll eine Telegraphenleitung für den Bahndienst angelegt und bis in den Bahnhof von Münster am Stein geführt werden.

Ueber Anlage einer Telegraphenleitung für den öffentlichen Verkehr bleibt weitere Verständigung der beiden Regierungen vorbehalten.

Artikel 16.

Für die Beförderung Königlich Preußischer Militairtransporte auf der Bayerischen Strecke der Eisenbahn sollen diejenigen Bestimmungen und Tarifsätze gelten, welche bezüglich der Königlich Preußischen Saarbrücker Bahn und der Pfälzischen Ludwigsbahn durch den Staatsvertrag vom 30. März 1850. und durch das Uebereinkommen der Pfälzischen Eisenbahnverwaltung mit der Königlich Preußischen Intendantur des VIII. Armeekorps vom 3./23. September 1861. über die Beförderung Königlich Preußischer Truppen, Militair-

 effek-

effekten und sonstiger Militairbedürfnisse vereinbart worden sind. Dieselben Leistungen und Verpflichtungen sollen der Bayerischen Eisenbahnverwaltung der Königlich Preußischen Militairverwaltung gegenüber auch für die Preußische Strecke dieser Eisenbahn obliegen.

Artikel 17.

Für den Fall, daß mit der Ausführung der Eisenbahn, welche den Gegenstand des gegenwärtigen Vertrages bildet, innerhalb einer Frist von sechs Jahren, vom Tage der Ratifikations-Auswechselung an gerechnet, noch nicht begonnen, sowie für den Fall, daß die innerhalb der gedachten Frist begonnene Ausführung der Bahn nicht innerhalb einer Frist von zehn Jahren, vom Tage der Ratifikations-Auswechselung an gerechnet, bis zur Betriebseröffnung vollendet sein sollte, behält die Königlich Preußische Regierung sich das Recht vor, von dem gegenwärtigen Vertrage mittelst einer der Königlich Bayerischen Regierung zu notifizirenden Erklärung zurückzutreten.

Artikel 18.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden binnen sechs Wochen zu Berlin bewirkt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

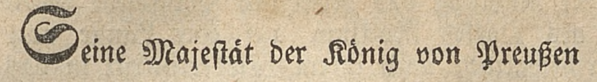
So geschehen Creuznach, den 28. Oktober 1865.

(L. S.) Carl Wilhelm Everhard von Wolf. (L. S.) Wilhelm Weber.

(L. S.) Paul Ludwig Wilhelm Jordan. (L. S.) Franz Meyer.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden in Berlin bewirkt worden.

(Nr. 6287.) Vertrag zwischen Preußen und Braunschweig wegen Herstellung einer Eisenbahn von Börssum nach Jerxheim. Vom 5. März 1866.



Seine Majestät der König von Preußen

und

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg

haben, nachdem in Verfolg des Separat-Artikels I. zum Staatsvertrage vom 23. Februar 1861., betreffend die Herstellung einer Eisenbahn zwischen Kreiensen und Altenbeken zur Abkürzung der Eisenbahnroute von Berlin nach Westphalen und dem Rheine, Seitens der Königlich Preußischen Regierung der Bau einer direkten Eisenbahn zwischen den Stationen Holzwickede (Unna) an der Dortmund-Soester- und Hengstei (Hagen) an der Dortmund-Elberfelder Bahn, und ferner der Bau einer direkten Eisenbahn von der an der Düsseldorf-Elberfelder Bahn belegenen Station Haan über Opladen nach Cöln veranlaßt worden, und nachdem die Herzoglich Braunschweigische Regierung die Absicht ausgesprochen hat, auch an ihrem Theile eine Abkürzung der genannten Eisenbahnroute von Berlin nach Cöln zu bewirken und zu diesem Zwecke eine direkte Eisenbahn zwischen den Stationen Jerxheim an der Braunschweig-Oscherslebener, und Börssum an der Braunschweig-Harzburger und Kreiensener Bahn in Ausführung zu bringen, beschlossen, daß diese Jerxheim-Börssumer Eisenbahn, um derselben im allgemeinen Interesse eine möglichst direkte Richtung geben zu können, theilweise durch Königlich Preußisches Gebiet geführt werde, und haben zum Zweck der deshalb erforderlichen Verhandlungen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath und Ministerialdirektor August Ludwig Freiherrn von der Reck,

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg:

Höchstihren Generaldirektor August Philipp Christian Theodor von Amsberg,

von welchen Bevollmächtigten, unter Vorbehalt der Ratifikation, der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische Regierung gestattet der Herzoglich Braunschweigischen Regierung, die von Jerxheim nach Börssum zu bauende Eisenbahn durch das Königlich Preußische Gebiet zu führen.

 Die

Die Linie für diese Eisenbahn ist im Allgemeinen dahin festgestellt, daß die Bahn von der Station Jerxheim ab im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete über den in der Nähe von Winnigstedt belegenen sogenannten Mattierzoll geführt wird, von hier ab in westlicher Richtung das Königlich Preußische Gebiet und in demselben die Feldmark des Dorfes Rocklum auf eine Länge von etwa 383 Preußischen Ruthen durchschneidet, nach ihrem Wiedereintritt in das Herzoglich Braunschweigische Gebiet bei der Ortschaft Wetzleben vorüber bis an die Station Börssum geleitet und hier mit den übrigen Braunschweigischen Eisenbahnen in Verbindung gesetzt wird.

Die speziellere Feststellung der Bahnlinie bleibt zwar der Herzoglich Braunschweigischen Regierung vorbehalten, eine Abweichung von der Linie im Königlich Preußischen Gebiete, welche in einer vor Beginn des Baues mitzutheilenden Karte bezeichnet werden wird, bedarf jedoch der Zustimmung der Königlich Preußischen Regierung.

Artikel 2.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichtet sich, die Vorkehrungen zum Bau der Bahn von Jerxheim nach Börssum unverweilt zu beginnen und die Ausführung desselben dergestalt zu beschleunigen, daß die Bahn wo möglich im Frühjahr 1867., spätestens aber mit dem Zeitpunkt der Vollendung der beiden Eingangs erwähnten Bahnstrecken von Holzwickede nach Hengstei und von Haan nach Cöln dem Verkehr übergeben werden kann.

Artikel 3.

Der Herzoglich Braunschweigischen Regierung bleibt freigestellt, dem Bahnkörper die für zwei Geleise erforderliche Breite zu geben und zur Ausführung des zweiten Geleises nach eigenem Ermessen schreiten zu lassen.

Artikel 4.

Der Grunderwerb zur Ausführung der Bahn und deren Nebenanlagen an Gräben, Parallelwegen, Uebergängen u. s. w. im Königlich Preußischen Gebiete geschieht, insofern eine gütliche Vereinbarung zwischen den Betheiligten nicht zu erreichen ist, nach den Bestimmungen der Königlich Preußischen Expropriationsgesetze, zu welchem Zwecke der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung das Recht zur Expropriation der nöthigen Grundstücke von der Königlich Preußischen Regierung rechtzeitig ertheilt werden wird.

Die Entscheidung über die in Folge des Eisenbahnbaues auszuführenden Wege-, Vorfluth- und Wasserbau-Anlagen steht im Königlich Preußischen Gebiete den dortigen kompetenten Behörden zu.

Artikel 5.

Der Krone Preußen verbleibt die Landeshoheit hinsichtlich der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke.

Die

Die auf der letzteren zu errichtenden Hoheitszeichen sollen daher die Preußischen sein.

Uebertretungen, Vergehen und Verbrechen in Bezug auf die Bahnanlage oder deren Betrieb sollen, sofern sie im Preußischen Gebiete ausgeübt sind, von den betreffenden Königlich Preußischen Behörden untersucht und nach den dortigen Gesetzen beurtheilt werden.

Wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues und Betriebes der im Preußischen Gebiete belegenen Bahnstrecke von Preußischen Unterthanen gegen die Braunschweigische Eisenbahnverwaltung erhoben werden, unterwirft sich letztere der Entscheidung der zuständigen Königlich Preußischen Gerichte.

Artikel 6.

Die Königlich Preußische Regierung wird die auf der Bahnstrecke in ihrem Gebiete einzuführende Bahnpolizei-Ordnung nach den auf ihren eigenen Staatsbahnen geltenden Grundsätzen feststellen. Den Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnbeamten werden dabei in Bezug auf die Eisenbahnpolizei dieselben Befugnisse eingeräumt werden, welche auf den Königlich Preußischen Staatsbahnen die betreffenden Königlich Preußischen Bahnbeamten auszuüben haben.

Die von der Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung geprüften Betriebsmittel sollen ohne weitere Revision auf der Preußischen Gebietsstrecke zugelassen werden.

Artikel 7.

Die Bestimmung der Fahrzeiten und Transportpreise steht ausschließlich der Eigenthümerin der Bahn zu.

Artikel 8.

Die Königlich Preußische Regierung verzichtet darauf, von den auf der Jerxheim-Börssumer Bahn das Preußische Gebiet transitirenden Sachen besondere Durchgangsabgaben zu erheben. Auch sollen eintretenden Falls hinsichtlich der auf dieser Strecke transitirenden Güter die zollamtlichen Kontrolmaaßregeln stets auf das nothwendigste Maaß beschränkt bleiben.

Artikel 9.

In Betreff der Staats- und Gemeinde-Abgaben und Lasten wird die Königlich Preußische Regierung die Befreiungen, welche sie der am meisten begünstigten Regierung für ihre Eisenbahnen im Königlich Preußischen Gebiete eingeräumt hat, oder noch einräumen wird, in gleichem Umfange auch der Herzoglich Braunschweigischen Regierung zu Theil werden lassen. Insbesondere soll der Betrieb auf der betreffenden Bahn, so lange diese im Eigenthume und Betriebe der Herzoglich Braunschweigischen Regierung sich befindet, mit einer Gewerbesteuer oder ähnlichen öffentlichen Abgabe nicht belegt werden, und rück-

 sicht-

sichtlich der Grundsteuern als verabredet gelten, daß der Schienenweg von der Grundsteuer befreit bleiben soll.

Artikel 10.

Da die innerhalb des Königlich Preußischen Gebiets belegene Bahnstrecke mit den übrigen Theilen der Braunschweigischen Bahnen ein Ganzes ausmacht, und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, so sollen etwanige neue gesetzliche Bestimmungen über Eisenbahn-Unternehmungen im Preußischen Staate nur nach vorgängiger Vereinbarung der beiden kontrahirenden Regierungen auf die in Rede stehende Bahnstrecke in Anwendung gebracht werden.

Artikel 11.

Die Königlich Preußische Regierung behält sich das Recht vor, die innerhalb ihres Gebiets hergestellte Bahnstrecke nebst Zubehör nach Verlauf von dreißig Jahren nach der Vollendung derselben in Folge einer mindestens zwei Jahre vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlagekapitals (Kosten der ersten Anlage einschließlich der während der Bauzeit aufgelaufenen vierprozentigen Zinsen, sowie der Kosten für spätere Vervollständigungen und Erweiterungen) zu erwerben.

Insofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahnstrecke gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, so wird von dem ursprünglichen Anlagekapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Beide Hohe kontrahirende Regierungen sind übrigens einverstanden, daß, falls die Königlich Preußische Regierung von dem hier vorbehaltenen Rückkaufsrechte künftig Gebrauch machen sollte, ungeachtet der Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen nie eine Unterbrechung des Betriebes auf derselben eintreten, vielmehr wegen Erhaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze Bahnlinie zuvor eine den Verhältnissen angepaßte Verständigung Platz greifen soll.

Artikel 12.

Die Königlich Preußische Regierung wird den Brief-, Geld- und Packet-Sendungen, welche Seitens der Herzoglich Braunschweigischen Postverwaltung auf der Eisenbahn zwischen Jerxheim und Börssum befördert werden, den ungehinderten Transit durch das Preußische Gebiet gestatten, auch eine Transitgebühr dafür nicht beanspruchen.

Die Königlich Preußische Regierung verzichtet bezüglich der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke auf die Ausübung des Postzwanges für Gelder und Packete.

Artikel 13.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung übernimmt für die auf Preußischem Gebiete belegene Bahnstrecke den unentgeltlichen Transport:

1) aller Brief-, Geld- und Packetsendungen, welche für Rechnung der Königlich Preußischen Postverwaltung über die Eisenbahn zwischen Jerxheim und Börssum geführt werden,

2) der Postwagen oder sonstigen Wagenräume, deren die Königlich Preußische Postverwaltung sich zur Beförderung der ad 1. bezeichneten Sendungen bedienen möchte, nebst der für den Postdienst auf dieser Route zu verwendenden Beamten und Geräthschaften.

Es soll jedoch bei jedem fahrplanmäßigen Zuge die Beförderung von nicht mehr als Einem Postwagen unentgeltlich geleistet werden. Insofern darüber hinaus von der Königlich Preußischen Postverwaltung noch weitere Wagen oder Wagenräume benutzt werden, oder sofern von Herzoglich Braunschweigischer Eisenbahnverwaltung die statt des Hauptwagens nöthigen Koupéräume für die Königlich Preußische Postverwaltung bereit gestellt werden, wird dieselbe hierfür denjenigen Vergütigungssatz gewähren, welcher in solchem Falle von der Postverwaltung auf der Westphälischen Eisenbahn an Wagenvergütigung zu entrichten ist.

Artikel 14.

Die wegen des Transits der Preußischen Postsendungen durch das Braunschweigische Gebiet auf der Eisenbahnlinie zwischen Oschersleben und Höxter, desgleichen wegen der Beförderung derselben mittelst der Braunschweigischen Bahnen und wegen der dafür Seitens der Königlich Preußischen Postverwaltung an die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn- und Postverwaltung zu leistenden Vergütungen im Artikel 13. des Staatsvertrages vom 23. Februar 1861. getroffenen Verabredungen sollen ebenmäßig auf der direkten Eisenbahnlinie über Jerxheim und Börssum in Anwendung kommen.

Artikel 15.

Außerdem wird zufolge des Separat-Artikels I. zum Staatsvertrage vom 23. Februar 1861. von beiden kontrahirenden Regierungen anerkannt, daß die in dem genannten Vertrage und dessen Separat-Artikeln wegen Sicherstellung des Betriebes und wegen Erleichterung des Verkehrs, sowie der Militairtransporte auf der Eisenbahnroute zwischen Berlin und Cöln über Kreiensen und Altenbeken getroffenen Verabredungen auch auf der neuen Strecke von Jerxheim nach Börssum gleichmäßig Anwendung finden sollen.

Artikel 16.

Die Königlich Preußische Regierung gestattet der Herzoglich Braunschwei-

schweigischen Regierung, auf dem für die Jerxheim-Börssumer Bahn zu erwerbenden Terrain eine elektro-magnetische Telegraphenlinie durch das Preußische Gebiet zu führen, dieselbe zu Zwecken des Bahnbetriebes und des öffentlichen Verkehrs nutzbar zu machen und die Drahtleitungen nach Bedürfniß zu vermehren.

Alles dasjenige, was in den vorstehenden Artikeln 5. bis 10. über das Verhältniß der Jerxheim-Börssumer Bahn der Königlich Preußischen Regierung gegenüber festgestellt worden ist, soll auch für diese Telegraphenlinie zur Geltung kommen.

Artikel 17.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Original-Exemplaren ausgefertigt und unverzüglich zur Ertheilung der Allerhöchsten und Höchsten Ratifikation vorgelegt werden, deren Auswechselung längstens binnen vier Wochen stattfinden wird.

Urkundlich ist dieser Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 5. März 1866.

(L. S.) August Ludwig Freiherr von der Reck.

(L. S.) August Philipp Christian Theodor von Amsberg.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden in Berlin bewirkt worden.

(Nr. 6288.) Statut für den Meliorationsverband des Perlin-Mersiner Bruches im Kreise Lauenburg. Vom 19. März 1866.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

verordnen, auf Grund des Gesetzes vom 11. Mai 1853. Artikel 2. (Gesetz-Samml. vom Jahre 1853. S. 182.), nach Anhörung der Betheiligten, was folgt:

§. 1.

Die Besitzer der oberhalb der Mühle zu Gnewin bis zum Chottschow-See und bis Mersin gelegenen Grundstücke, welche jetzt durch zu große Nässe leiden,

leiden, werden zu einer Genossenschaft vereinigt, um den Ertrag durch Entwässerung zu verbessern.

Der Verband hat Korporationsrechte und seinen Gerichtsstand bei dem Kreisgerichte zu Lauenburg.

§. 2.

Dem Verbande liegt ob, nach Maaßgabe des vom Baumeister Schönwald gefertigten Projektes B. vom 19. September 1864. — sowie dasselbe bei der Revision festgestellt ist — die Haupt-Entwässerungskanäle durch das Bruch nebst den erforderlichen Brücken anzulegen und zu unterhalten.

In Betreff des projektirten Ueberfalls in dem Hauptgraben unterhalb des Chottschow-Sees bleibt es dem Beschluß des Vorstandes überlassen, ob von der Ausführung dieses Bauwerkes vorläufig oder gänzlich Abstand genommen werden soll.

Die zur speziellen Meliorirung der einzelnen Grundstücke jeder Feldmark erforderlichen Anlagen und Arbeiten sind Sache des Besitzers dieser Grundstücke. Diese Spezialanlagen dürfen aber nur in solcher Weise ausgeführt werden, daß das Interesse des Verbandes dadurch nicht gefährdet wird.

§. 3.

Dem Verbande wird zum Zweck der vollständigen Ausführung des Meliorationsplanes und der damit in Verbindung stehenden Anlagen das Recht zur Expropriation verliehen, insbesondere auch die Berechtigung, die Gnewiner Mühle nach Maaßgabe des vorerwähnten Projektes des Baumeisters Schönwald um zwei Fuß zu senken.

Jedes Mitglied des Verbandes ist verpflichtet, dem Verbande von seinen Grundstücken diejenigen Flächen abzutreten, welche zu den Anlagen der Genossenschaft erforderlich sind. Ihm verbleibt aber die Grasnutzung auf der Kanalböschung vorlängs seines Grundstücks.

Die aus dem Kanal ausgeworfene Erde, soweit sie nicht zur Zufüllung des alten Flußbettes verwendet wird, verbleibt den Adjazenten.

Eine Terrainentschädigung soll in der Regel nicht gegeben werden. Wenn aber der Terrainverlust durch die Grasnutzung der Böschung oder sonstige spezielle Vortheile in einzelnen Fällen nicht genügend ausgeglichen werden sollte, so ist billige Entschädigung zu gewähren, nach Entscheidung des Vorstandes resp. des Schiedsgerichts.

§. 4.

Die Kosten der Ausführung des Meliorationsplanes, der Vorarbeiten dazu, sowie der Unterhaltung der gemeinschaftlichen Anlagen, werden von den Genossen des Verbandes durch Geldbeiträge nach Maaßgabe des Katasters (§. 6.) aufgebracht.

Die Beitragspflicht ruht unablöslich auf den Grundstücken, ist den öffentlichen Lasten gleich zu achten und bedarf keiner hypothekarischen Eintragung.

Ihre Erfüllung unterliegt der Exekution der Verwaltungsbehörden. Die Exekution findet auch statt gegen Pächter, Nutznießer, oder andere Besitzer des ver-

verpflichteten Grundstücks, vorbehaltlich des Regresses an den eigentlich Verpflichteten. Insbesondere wird bemerkt, daß die Pächter der Woedtkeschen Majoratsgüter für ihre Pachtfläche, soweit dieselbe im Genossenschaftskataster veranlagt werden sollte, während der Pachtzeit die laufenden Beiträge zur Genossenschaftskasse, einschließlich der Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals, ohne Anrechnung auf die Pacht zu zahlen haben, sofern sie sich mit dem Verpächter nicht anderweit einigen. Die Beiträge werden von dem Direktor der Genossenschaft repartirt und ausgeschrieben; sie müssen spätestens innerhalb vierzehn Tagen nach der Ausschreibung zur Genossenschaftskasse berichtigt werden.

§. 5.

Das Meliorationsterrain soll in drei Klassen getheilt werden.

Zur I. Klasse gehört das Terrain, welches bis zu $2\frac{1}{2}$ Fuß (zwei und einem halben Fuß) über dem jetzigen mittleren Wasserspiegel des Baches (in vertikaler Richtung) liegt; zur II. Klasse dasjenige Terrain, welches in gleicher Art mehr als $2\frac{1}{2}$ Fuß und nicht mehr als 4 (vier) Fuß, zur III. Klasse dasjenige Terrain, welches mehr als 4 Fuß und nicht mehr als 5 (fünf) Fuß über dem Bachwasserspiegel liegt.

Diese Klassen tragen in dem Verhältniß bei, daß wenn die dritte Klasse 1 Sgr. (Einen Silbergroschen) beiträgt, die zweite Klasse 4 Sgr. (vier Silbergroschen), die erste Klasse 6 Sgr. (sechs Silbergroschen) zahlt.

Die Größe der zu jeder Klasse gehörenden Flächen jedes Besitzers wird durch das Genossenschaftskataster (§. 6.) festgestellt.

§. 6.

Auf Grund der Vermessung, Nivellirung und Kartirung des Feldmessers Kohli ist das Kataster aufgestellt. Ein Extrakt daraus ist nach Publikation des Statutes jedem Besitzer eines betheiligten Gutes, sowie den Pächtern der Woedtkeschen Majoratsgüter und dem Vorstande der Gemeinden, deren Einsassen im Kataster veranlagt sind, mitzutheilen und bei der Mittheilung, sowie gleichzeitig im Amtsblatt der Regierung zu Cöslin eine vierwöchentliche Frist zu bestimmen, binnen welcher Einwendung gegen das Kataster erhoben werden kann. Die Beschwerden sind bei dem Landrathe des Lauenburger Kreises anzubringen. Sie können auch gegen die im §. 5. bezeichneten Grundsätze der Klassifikation gerichtet werden. Die Untersuchung der Beschwerden erfolgt durch zwei ökonomische Sachverständige, denen bei Streitigkeiten über die Vermessung oder das Nivellement ein vereidigter Feldmesser oder ein Vermessungsrevisor, und bei Streitigkeiten über die Wasserverhältnisse ein Wasserbauverständiger zugeordnet wird. Alle diese Sachverständigen werden von der Regierung in Cöslin ernannt. Der Kreislandrath — oder bei dessen Behinderung ein von der Regierung ernannter Kommissarius — leitet das Verfahren und hat dabei einen Deputirten des Vorstandes, sowie die Beschwerdeführer zuzuziehen. Einigen sich diese Betheiligten über die Abänderung des Katasters, so hat es dabei sein Bewenden. Andernfalls entscheidet die Regierung in Cöslin über die Beschwerden. Der unterliegende Theil hat die Kosten zu tragen.

Bin=

Binnen vier Wochen nach Publikation der Entscheidung ist Rekurs an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten zulässig.

Das festgestellte Kataster ist von der Regierung in Cöslin auszufertigen und dem Vorstande zuzustellen.

§. 7.

Wenn die Besitzer des Chottschow-Sees den See mittelst des Genossenschafts-Kanals ablassen wollen, so kann der Vorstand die Mitbenutzung und die dazu erforderliche Veränderung der Genossenschaftsanlagen durch ein besonderes Abkommen mit den Seebesitzern vereinbaren.

§. 8.

Binnenentwässerungen und Wegeanlagen, welche nach Vertiefung der Bäche nothwendig werden, sollen auf Kosten der speziell dabei Betheiligten angelegt und der Plan und das Beitragsverhältniß, im Mangel einer Einigung, vom Vorstande und den Verwaltungsbehörden festgestellt werden.

§. 9.

Stauanlagen dürfen in den Genossenschaftskanälen ohne Zustimmung des Vorstandes nicht angelegt werden. Der Vorstand ist ermächtigt, die gegen diese Bestimmung gemachten Anlagen ohne Weiteres zu beseitigen.

§. 10.

Die Streitigkeiten, welche zwischen Mitgliedern des Verbandes über das Eigenthum von Grundstücken, über die Zuständigkeit oder den Umfang von Grundgerechtigkeiten oder anderen Nutzungsrechten, und über besondere, auf speziellen Rechtstiteln beruhende Rechte und Verbindlichkeiten entstehen, gehören zur Entscheidung der ordentlichen Gerichte; dagegen werden alle anderen, gemeinsame Angelegenheiten des Verbandes oder die vorgebliche Beeinträchtigung eines oder des anderen Genossen betreffende Beschwerden von dem Genossenschaftsdirektor in Gemeinschaft mit dem Vorstande untersucht, und nach Mehrzahl der Stimmen entschieden.

Gegen die Entscheidung steht jedem Theile der Rekurs an ein Schiedsgericht frei, welcher binnen zehn Tagen, von der Bekanntmachung des Bescheides an gerechnet, bei dem Genossenschaftsdirektor angemeldet werden muß.

Ein weiteres Rechtsmittel findet nicht statt. Der unterliegende Theil trägt die Kosten.

Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern, und zwar dem Landrathe des Kreises Lauenburg und zwei Schiedsrichtern, von welchen jede Partei den einen wählt.

Unterbleibt die Wahl binnen vier Wochen nach der vom Landrathe erlassenen Aufforderung, oder einigen sich die verschiedenen Mitglieder einer Partei binnen derselben Frist nicht über die Wahl, so erfolgt die Ernennung des Schiedsrichters für die betreffende Partei durch die Regierung in Cöslin.

Das Schiedsgericht entscheidet nach Stimmenmehrheit.

§. 11.

Der Vorstand der Genossenschaft wird gebildet durch fünf Mitglieder aus der Zahl der Genossen; er vertritt die Genossenschaft nach innen, wie Dritten gegenüber. Der Vorstand wählt aus sich den Genossenschaftsdirektor, welcher den Vorsitz und die Verwaltung führt, insbesondere die Ausführung und die Unterhaltung der Genossenschaftsanlagen leitet, etwaige Darlehne aufnimmt, die Beiträge der Genossen repartirt und erhebt, sowie über die Geschäftsführung und Geldverwaltung jährlich Rechnung legt, welche von dem Vorstande der Genossenschaft zu dechargiren ist.

Das Amt der Vorsteher ist ein unentgeltliches Ehrenamt.

Die Beschlüsse des Vorstandes werden nach Stimmenmehrheit gefaßt, die Stimme des Vorsitzenden entscheidet bei Stimmengleichheit. Die Schuld-Urkunden über Darlehne der Genossenschaft sind von dem Genossenschaftsdirektor und zwei Vorstandsmitgliedern zu vollziehen.

§. 12.

Die Wahl der Vorstandsmitglieder erfolgt auf sechs Jahre.

Nach drei Jahren scheiden zwei aus, welche durch das Loos bestimmt werden, nach sechs Jahren die anderen drei. Die Ausscheidenden können wieder gewählt werden.

Bei der Wahl der Vorstandsmitglieder hat jeder Grundbesitzer für je zehn Werthmorgen (Morgen auf die niedrigste Beitragsklasse reduzirt) Eine Stimme.

Die Grundbesitzer einer Feldmark, von denen jeder weniger als zehn Werthmorgen besitzt, werden zu Einer Stimme vereinigt.

§. 13.

Die Genossenschaft steht unter Aufsicht des Staates, welche von der Regierung in Cöslin und dem Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten ausgeübt wird mit der Befugniß, welche den Aufsichtsbehörden der Gemeinden zusteht.

§. 14.

Abänderungen dieses Statuts bedürfen der landesherrlichen Genehmigung.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 19. März 1866.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. zur Lippe. v. Selchow.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).